Maserati 250S: Vom Playboyspielzeug zur Rennsportikone

Lead
Warum nur wurde der hinreißende Maserati 250S seinerzeit auf die glanzlosen US-Rennstrecken verbannt, anstatt in der europäischen Königsklasse Geschichte zu schreiben? Wir sind dem heute millionenschweren Vierzylinder-Rennwagen in seinem Revier begegnet und klären auf.

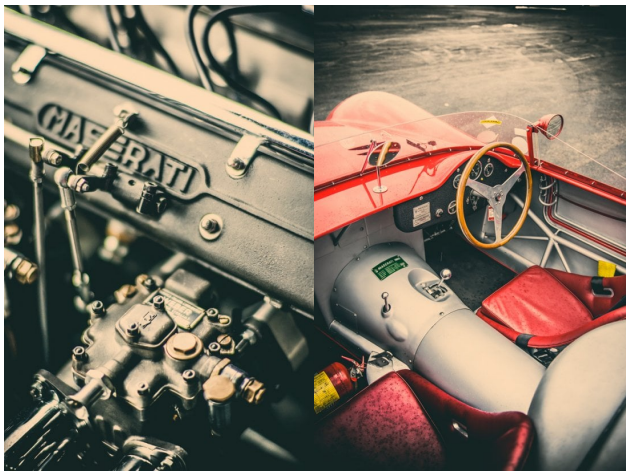
„A Mondial makes a good driver look bad. A 250S makes a bad driver…“

Das Leben des Maserati 250S war nicht ganz so glanzvoll, wie es seine atemberaubende Erscheinung heute vermuten lässt. Im ewigen Duell mit Ferrari setzten die Modeneser alles daran, im Rennsport konkurrenzfähig zu bleiben, und gossen die unterschiedlichsten Motoren – vom Vier- bis zum Sechszehnzylinder. Chassis und Karosserie wurden während dieser Zeit meist außer Haus in Auftrag gegeben, daher war der Motorenbau der ganze Stolz Maseratis wie auch Ferraris. Im Kampf um die Rennsportkrone gerieten die Sportwagenhersteller dabei ständig in finanzielle Schwierigkeiten und waren wohl oder übel auf solvente Privatteams angewiesen, dessen Investoren aus purem Enthusiasmus gepaart mit ständiger Langeweile das Spektakel finanzierten.

Maseratis Antwort auf den Ferrari 500 Mondial

Nachdem sich Anfang der 1950er Jahre das Reglement in der Königsklasse geändert hatte, setzte Ferrari den legendären, von Aurelio Lampredi entwickelten Zweiliter-Vierzylinder im Ferrari 500 Mondial ein – und gewann mit dem leichten Motor 1952 und 1953 prompt die Weltmeisterschaft. Alberto Ascari saß beide Jahre hinter'm Steuer. Maseratis Antwort auf den Mondial war zunächst der Vierzylinder-Rennwagen 150S, dann der 200S und schließlich der 250S, der nichts anderes war, als eine aufgebohrte Variante Letzterer. So waren die ersten beiden „250S“ auch tatsächlich 150S-Rennwagen, deren Motoren nachträglich aufgebohrt wurden. Lediglich zwei „echte“ 250S verließen das Maserati-Werk – und wurden postwendend in Rente geschickt, weil sie Ende der 1950er Jahre für den europäischen Rennsport nicht mehr konkurrenzfähig waren.

Zweite Chance: USA



„In Rente schicken“ bedeutete für damalige Rennwagen dieses Kalibers meist ein Motorsportleben zweiter Klasse in den USA. Dort gab es noch keine glanzvollen Straßenrennen, dafür umso mehr Ölmillionäre, die sich nur zu gerne mit Rennsport ihre Zeit vertrieben. Kein geringerer als Carroll Shelby war damals offizieller Maserati-Rennwagen-Importeur für die USA und brachte die pensionierten Dreizack-Rennwagen unter die Leute.

Auch die beiden 250S, das hier gezeigte Chassis 2431 und 2432 gelangen in seine Obhut. Chassis 2431 wurde sowohl von Carroll Shelby als auch von Jim Hall, der nicht nur als Rennfahrer, sondern auch als begnadeter Konstrukteur Geschichte schrieb, über die Flughäfen-Rollfelder der USA pilotiert, die als Parcours der frühen Straßenrennen dienten.

Die Rennjahre des Ölmillionärs und Playboys Bobby Aylward

Auch der folgende Besitzer, Ölmillionär und Waffensammler (möglicherweise wurde er deshalb eines Tages ermordet) Bobby Aylward, setzte den Maserati 250S bei Rennen ein. Mit seinem synchronisierten Getriebe war der Vierzylinder-Rennwagen fahrbarer als der Ferrari Mondial und damit prädestiniert für Privatiers wie Aylward. „A Mondial makes a good driver look bad. A 250S makes a bad driver...“, hieß es damals. Der rennsportambitionierte „Playboy“ pilotierte seinen Maserati stets mit der Startnummer 121 oder 21, wie das historische Bildmaterial dokumentiert – und landete dabei nicht selten auf den vordersten Rängen.

Wiedersehen in Le Mans und Pebble Beach

Nach einigen Jahren auf den Rollbahnen zwischen Texas, Oklahoma und Kansas gelang Chassis 2431 in den 1970er Jahren in die legendäre Rosso Bianco Collection und verweilte dort 30 Jahre lang. Heute ist der 250S wieder in privater Hand und erstrahlt im ursprünglichen Elward-Rennsport-Livree – dank seines Vorbesitzers, Markenexperte Dr. Wolf Zweifler, der den Rennwagen im letzten Jahrzehnt „frame-off“ restaurieren ließ. Er ist einer der ganz wenigen Maserati-Vierzylinder-Rennwagen, der noch seine originale Karosserie besitzt und laut Zweifler Matching Numbers aufweist. Im historischen Rennsport ist der 250S höchst kompetitiv und fährt schon einmal dem 300S davon. Wer den Rennwagen live erleben möchte, hat dieses Jahr zwei Gelegenheiten: bei der Le Mans Classic (im Starterfeld) und in Pebble Beach als eine von 10 Maserati-Legenden, die anlässlich des 100. Markengeburtstags ausgestellt werden.

Fotos: Stefan Bogner für Classic Driver © 2014

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/maserati-250s-vom-playboyspielzeug-zur-rennsportikone
© Classic Driver. All rights reserved.